

L'Histoire de la SESIRT et de la SIGNALISATION ROUTIERE

Par Henri RAMIN

1/ Introduction :

Dès la fin des années 50, dans le cadre des projets d'aménagement du territoire, la France a engagé la construction d'autoroutes. Mais le manque de crédits publics faisait qu'elles avançaient au compte goutte ! La CDC, à la demande du gouvernement s'engagea dans ce domaine en participant à la création de SEM d'Autoroutes Concédées (les SEMCA). Parallèlement la SCET se dota d'un « service des autoroutes » pour porter assistance et services à ces SEM.

Les études et la réalisation de ces autoroutes restaient du domaine des Services des Ponts et Chaussées. Mais les études des équipements, télécommunications, éclairage, péages, aires de repos et de services ont été très tôt sous-traitées au BETURE.

Quant aux études de signalisation, elles étaient confiées à un petit bureau d'études créé et animé par M. André Toubas. Cette disposition convenait très bien car la construction des autoroutes progressait par petits tronçons et le cabinet Toubas pouvait suivre le rythme.

A partir de 1967- 1968, un effort important a été décidé pour rattraper le retard pris par la France. C'est alors qu'en 1970 la SCET avec les SEMCA créèrent SCETAUROUTE, bureau d'études chargé de la conception et la réalisation des autoroutes concédées, en lieu et place des services d'études des Ponts-et Chaussées, qui n'avaient plus les moyens de répondre

De même, la longueur des tronçons mis en construction ne permettait plus au cabinet Toubas de faire face.

Il s'agissait de lancer la construction des 300 derniers kilomètres de l'autoroute Paris – Lyon.

C'est alors que l'ingénieur en chef, Marcel Lafond, responsable de l'ensemble du chantier eut l'idée de faire appel au BETURE pour prendre en compte l'ensemble de la signalisation de cette portion d'autoroute entre Auxerre et Lyon .

Ce fut le début d'une aventure qui s'est avérée passionnante ... et qui dure encore aujourd'hui.

Avant d'entrer dans le détail de cette histoire il est bon de revenir, en quelque sorte, aux origines.

2/ L'aventure Toubas.

Nous sommes vers 1920, le jeune André Toubas sortait de Polytechnique, dans une promotion qui avait connu la guerre. Il avait trouvé une situation dans une entreprise qui fabriquait, entre autres, des dispositifs réfléchissants sous le nom de « cataphotes ». Ces dispositifs étaient placés sur des panneaux de signalisation pour les rendre plus visibles la nuit.

Il faut savoir qu'à cette époque la plupart des panneaux d'indications étaient fournis par des sponsors qui bien entendu indiquaient leur nom sur les dits panneaux qu'ils plaçaient aux endroits qui leur convenaient le mieux.

Pour mettre un peu d'ordre dans cette affaire Michelin avait proposé sa fameuse borne « la borne Michelin » et des panneaux en lave émaillée, destinés à défier le temps.

André Toubas eut alors l'idée d'offrir ses services à l'Administration pour rationaliser cette signalisation quelque peu anarchique au moyen d'études sérieuses qu'il réaliserait.

Cette idée géniale à l'époque allait lui permettre de vivre pendant près de 40 ans.

Il ne s'agit pas ici de faire un cours sur la signalisation, mais signalons au passage qu'avec son génie inventif, André Toubas avait mis au point un véhicule équipé d'instruments aéronautiques qui permettaient de faire des relevés d'itinéraires.

Il a ainsi travaillé avec un très grand nombre d'arrondissements des Ponts et Chaussées, devenus par la suite services de l'Équipement.

André Toubas avait aussi mis au point une méthode originale pour l'étude des plans de circulation urbains et leur jalonnement.

3/ La naissance de la SESIRT :

Donc l'ingénieur en chef Marcel Lafond propose au Béture de prendre à son compte les études réalisées par le cabinet Toubas

Le directeur du BETURE, Roland Brault comprit très vite qu'il y avait là une opportunité et il proposa à André Toubas de lui racheter son cabinet et ses brevets.

André Toubas était d'accord mais il voulait, peut-être par coquetterie personnelle, que son affaire soit confiée à un polytechnicien. J'étais alors chef du service VRD du BETURE et le seul polytechnicien !

M. Brault et le Directeur des Services techniques de la SCET, M. Guelfi, surent trouver les arguments pour me faire accepter de prendre la responsabilité de ces études.

M. Brault eut une idée de génie qui allait bouleverser ma carrière. André Toubas étant connu dans la France entière, il était vital d'assurer une filiation bien visible. Il créa donc une société filiale du BETURE reprenant le nom de Toubas et ce fut la **SESIRT – Société d'Etude de Signalisation Routière Toubas-** . Le contrat de vente prévoyait que M. Toubas restait conseiller technique de la nouvelle société. Il le resta jusqu'à son décès en 1973.

Et c'est ainsi qu'en octobre 1968, la toute nouvelle SESIRT faisait son apparition sur le marché des études sous ma direction avec les 3 agents, 2 dessinateurs et un agent itinérant qui constituaient le personnel du cabinet Toubas

4/ Le développement de la SESIRT

Très rapidement le développement de l'activité nécessita l'embauche de nouveaux personnels, dessinateurs, projeteurs qu'il a fallu former aux arcanes de la réglementation.

En 1970 la SESIRT comptait déjà 10 personnes.

Cette première période de 2 ans est marquée par d'importantes études d'autoroute, A6 Paris Lyon, A7 Lyon Marseille, A9 Orange Narbonne sans oublier la réfection de la signalisation de direction de l'autoroute A8 Aix Nice.

En 1969, le réseau des autoroutes était un véritable pointillé et au moment des migrations estivales ou hivernales on assistait à d'énormes blocages de la circulation. La direction des routes décida la mise en place d'itinéraires de délestage, appelés itinéraires bis, et en confia l'étude à la SESIRT. Ce fut une étude mémorable : un agent parcourait les routes envoyait les croquis des panneaux au bureau parisien, des dessinateurs embauchés tout exprès en réalisaient les dessins qui après approbation partaient directement en fabrication, si bien que moins d'un mois après le relevé sur le terrain les panneaux étaient en place.

En janvier 1972, après l'acquisition par la SCET de la société SEREQUIP, une réorganisation des bureaux d'études transfère au nouveau SEREQUIP toutes les activités se rapportant à la circulation et aux aménagements routiers et autoroutiers. La SESIRT se retrouve, de ce fait, transférée à SEREQUIP, sans aucuns dommages ou inconvénients pour ses clients.

Avec déjà une vingtaine d'agents dont deux « vrais ingénieurs », la SESIRT poursuit donc son développement. Ouverture de l'agence de Lyon qui démarre avec un contrat de signalisation du nouveau quartier de La Part Dieu.

C'est aussi à cette époque que la Direction des Routes obtient des crédits pour mettre en place une signalisation de direction dans Paris. Il faut dire qu'à cette époque la signalisation de direction dans Paris était confidentielle pour ne pas dire inexistante et c'est sous la pression de l'opinion et des medias que la décision d'équiper la capitale a été prise.

J'ai dû proposer un schéma directeur définissant les principes et la structure de la signalisation.

Les crédits alloués ne permettaient pas de faire une étude exhaustive, on s'est donc contenté de faire les projets concernant le boulevard périphérique dont la terminaison devait être effective en 1977, et des boulevards dits des Maréchaux.

Ce n'est que quelques années plus tard que J C Decaux, les abribus, proposa à la ville de Paris de lui fournir le matériel pour réaliser le jalonnement intérieur de la ville suivant le schéma que j'avais proposé. Ce fut une opération épique quand on connaît la complexité des multiples services municipaux. La SESIRT en fut la cheville ouvrière.

L'année 1974 voit l'ouverture de deux agences SESIRT, l'une à Aix en Provence et l'autre à Toulouse.

La raison en était d'être au plus près des agences de SCETAUROUTE qui nous confiaient la signalisation des autoroutes qu'elle réalisait. A partir de ces implantations de nombreux contrats avec l'Equipement, les villes ont été obtenus.

Sur sa renommée la SESIRT a aussi franchi les frontières, pendant les années 1977 1978, j'ai réalisé une intéressante étude pour le compte de la Direction de Routes du Maroc. Il s'agissait de proposer une refonte de la réglementation de la signalisation routière du Maroc.

A la même époque, l'entreprise qui construisait l'aéroport de Bagdad nous a demandé d'en faire le projet de signalisation. Nous avons donc dessiné les panneaux et les inscriptions en langue arabe. Nous avons pour cela loué les services d'un agent de l'ambassade d'Iraq à Paris. A l'arrivée les responsables irakiens avouèrent ne rien comprendre. Renseignements pris, le fonctionnaire de l'ambassade était libanais et ne parlait pas le même arabe que les irakiens !

Une autre anecdote : c'est en 1984, la ville de Marseille décide de s'équiper d'une signalisation de direction cohérente et pour cela lance un appel d'offre comportant études et réalisation.

Sur six les fabricants candidats, cinq font appel à la SESIRT : gros embarras. Toutes affaires cessantes, nous allons voir le Directeur des services techniques de la ville pour lui exposer

notre cas de conscience : « faites la même offre aux différents fabricants et donnez-nous un exemplaire ». Le plus drôle de l'histoire est que le sixième fabricant a été récusé par la ville au motif que son BET n'était pas suffisamment compétent.

Là aussi ce fut une aventure épique : location d'un local sur place, mise en place d'une équipe dédiée, le tout à la plus grande satisfaction du maître d'ouvrage.

Au fil des années, la SESIRT a poursuivi son expansion. Signalons son implantation dans le Nord avec une agence à Lille et des incursions en Belgique.

Dès l'année 90 l'effectif de la SESIRT atteignait 70 personnes.

5/ La SESIRT, la technique et l'informatique

Dans les années 80 l'informatique commençait à faire son apparition. Le rêve consistait alors à penser qu'on pourrait faire exécuter nos dessins par une machine. En effet, dans la continuité du cabinet Toubas, tous les dessins se faisaient à la main et nous mettions un point d'honneur à les réaliser à l'échelle. A tel point que certains fabricants se contentaient après agrandissement de reproduire sans retouches nos dessins sur les panneaux.

La technologie était alors bien loin de pouvoir nous satisfaire.

Avec les progrès nous étions parvenus, principalement à l'agence de Lyon, à faire dessiner les panneaux par un ordinateur.

Les progrès aidant, les agences se sont équipées de matériels professionnels de reprographie permettant de sortir des dessins à toutes les échelles possibles.

Finalement on est parvenu à partir des données, les noms à inscrire, les types de panneaux, à automatiser complètement le dessin des panneaux.

Aujourd'hui les moyens disponibles sont beaucoup plus puissants et permettent des réalisations encore plus spectaculaires.

De plus certains panneaux donnent des informations en temps réel, concernant le trafic, les travaux, les accidents, l'état de la route, et conseils de prudence. Et la signalisation doit composer avec les nouveaux moyens de guidage : GPS, Radio Trafic, etc, en se complétant.

6/ La SESIRT dans l'histoire du Groupe

Après la période SEREQUIP, la SESIRT allait connaître d'autres tribulations ;

En juin 1980 la Caisse des Dépôts procède à une réorganisation complète de ses activités d'étude.

Les différentes activités sont regroupées par produits dans des sociétés d'études et de conseil spécialisées.

C'est ainsi que la SESIRT se retrouve dans TRANSROUTE SA –ingénierie des transports et de la route - ayant vocation à travailler en France et à l'étranger.

En février 1984, l'activité de TRANSROUTE est transférée à SCETAUROUTE où la SESIRT continuera son activité jusqu' à la création en juin 1990.d'ISIS SA – Ingénierie des systèmes d'information et de sécurité – filiale du Groupe SCETAUROUTE , lequel devient un holding en 97, et prend le nom d' EGIS en 98

Sous le « chapeau » ISIS la signalisation va représenter une part importante du chiffre

d'affaire, toujours supporté par le marché des autoroutes. ISIS plus tard prendra le nom d'EGIS MOBILITE, et depuis juillet 2011 EGIS MOBILITE rejoint EGIS FRANCE

Signalons aussi que sigle SESIRT, abandonné pendant un certain temps a été rétabli en 2007 par le dépôt au greffe du tribunal à Lyon des statuts de SESIRT SARL.

Mais ceci est une autre histoire et il appartient à ceux qui m'ont succédé à ISIS et EGIS de l'écrire

Conclusion :

La SESIRT est en grande partie à l'origine de la signalisation routière que l'on trouve aujourd'hui sur les autoroutes et le réseau routier de France... Sans forfanterie, on doit dire qu'elle est bien conçue et dépasse celle des autres pays. De même elle a grandement participé à l'amélioration de la signalisation urbaine.

La signalisation par panneaux reste précieuse malgré la signalisation et le guidage par GPS qui se développe rapidement, sans encore la supplanter. EGIS participe à ce développement, mais c'est une autre histoire ...à raconter par ses acteurs.

*Cette histoire de la SESIRT a été rédigée par **Henri RAMIN**, Ancien élève de l'Ecole Polytechnique, Ingénieur civil des Ponts et Chaussées et Ancien Directeur Général de la SESIRT, et complétée par René GAY pour le dernier paragraphe à partir de l'histoire d'ISIS/EGIS ;*

